

Seit 1970 besteht der Hochbahnhof in Muggenhof, der zuerst von der Straßenbahn und seit Juni 1981 von der U-Bahn bedient wird (großes Bild). Die Stadt will die Betonkonstruktion sanieren und die Glasfront erneuern (kleines Bild unten). Zusätzlich ist an der stadteinwärtigen Seite ein ebenerdiger Zugang geplant (kl. Bild ganz unten), wo auch Fahrkartenautomaten stehen. Nach dem vom Baukunstbeirat für gut befundenen Entwurf wäre für parkende Autos und die Wendespur kein Platz mehr. Fotos: Jo Seuß, 2-bs Architekten

U-Bahn soll schöner werden

Muggenhof: Pläne ernten Beifall im Baukunstbeirat — Glas und neuer Zugang

VON JO SEUSS

Nach über 47 Jahren steht der oberirdische U-Bahnhof Muggenhof vor einer umfassenden Sanierung. Im Baukunstbeirat ernteten die ersten Entwürfe viel Lob, die auch neue Glasfronten und einen ebenerdigen Zugang auf der stadteinwärtigen Seite vorsehen. Der Bereich unter den Schienen soll zudem möglichst autofrei und zum Teil begrünt werden.

Es war am 13. November 1970, als die Hochbahnhöfe Muggenhof und Stadtgrenze in der Fürther Straße freigegeben wurden. Genutzt wurden sie aber zuerst von der Straßenbahn, denn die U-Bahn war damals noch im Entstehen. Erst ab 20. Juni 1981 fuhren die roten „Pegnitzpfeile“ von Langwasser bis zur Stadtgrenze Nürnberg-Fürth. Mit den beiderseitigen

Glasfronten über eine langgezogene Betonkonstruktion gilt der U-Bahnhof Muggenhof als markantes Bauwerk, das inmitten der Fürther Straße an der Kreuzung zur Sigmund-/Adolf-Braun-Straße durchaus ein Blickfang ist. Allerdings nagt der Zahn der Zeit unübersehbar an vielen Ecken und Enden an dem Komplex. Ein Grund, warum der U-Bahnhof schon länger weit oben auf der Liste der Stationen steht, die grundlegend saniert werden sollen.

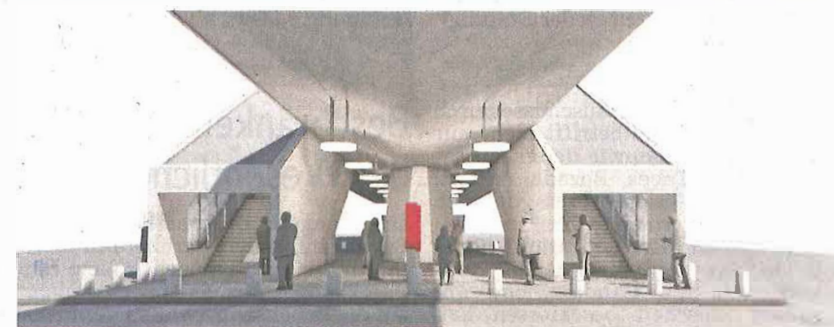
Unterführung wird verfüllt

Nach der erfolgreichen Maßnahme anno 2015 am Scharfreiterrig in Langwasser will sich die Stadt nun Muggenhof vornehmen. Baureferent Daniel Ulrich erinnerte jetzt im Baukunstbeirat an die „in die Jahre gekommenen“ Bauwerke, bei denen nicht nur die Betonsanierung und der

Austausch der Glasfassaden ansteht, sondern auch funktionale Veränderungen. Partner der Kommune ist bei dem Projekt die Firma 2-bs Architekten, die erste Pläne entwickelt hat.

Wesentliche Punkte sind: Am Ostkopf wird die bestehende Unterführung zurückgebaut und verfüllt, der Zugang zum Bahnsteig soll künftig von der Straßenebene erfolgen. Deshalb werden Rolltreppen und Treppenanlagen gekürzt, die bestehenden Überdachungen erhöht und unten geöffnet. Zudem entsteht ein öffentlicher Raum mit Fahrkartenautomaten und Fahrradabstellanlagen. Die Stadt will beiderseits einen direkten Übergang über die Fürther Straße schaffen.

Ausgetauscht werden die Gussglasfassaden an den Aufgängen wie an den Seiten der Stationen. Die Architekten schlagen die Verglasung in einem mehrscheibigen Riegelsystem



vor, das die vielfältigen Anforderungen von Transparenz über Statik bis Schall-, Blend- und Wärmeschutz erfüllen soll. Neben einer besseren Beleuchtung ist auch ein neuer Bodenbelag an den Bahnsteigen vorgesehen.

Der fünfköpfige Baukunstbeirat lobte das Gesamtkonzept, zumal das Bauwerk „als Skulptur erhalten bleibt“. Man befürwortete bei den zwei Varianten das Konzept ohne ein Vordach

beim ebenerdigen Zugang. Dort wünschte man sich eine Aufwertung des urbanen Raums. Damit der U-Bahnhof Muggenhof wirklich schöner wird und mehr Leben bekommt, sollen die parkenden Autos verschwinden und die Fläche begrünt werden. Laut Baureferent Ulrich wird die Sanierung in den Jahren 2019/2020 erfolgen. Die Kosten sind noch offen.

(Siehe Vorstadtbrille auf Seite 26)